und Deutschland beteiligt sind, herrühren und entweder die Beförderungsverträge selbst betreffen oder aus Anlaß ihrer Durchführung entstanden sind, wie Wagen-, Lauf- und Zeitmiete, Verzögerungsgebühren, Mietgebühren für Lokomotiven, Kosten für Ersatzteile, Ausbesserungskosten für Betriebsmittel, Kosten für die Unterhaltung der Eisenbahntelegraphen- und Eisenbahnfernsprechleitungen u. dgl.

Der Aufrechnung unterliegen nur Forderungen, die sich aus den Beförderungsleistungen der auf deutschem oder polnischem Gebiete liegenden Eisenbahnen ergeben. Alle anderen Forderungen sind von dieser Aufrechnung ausgeschlossen.

§ 47

Die Geschäftsführung in diesen Tarifen übernimmt die Staatsbahndirektion Kattowice (Kattowitz).

Abschnitt 3

Post und Telegraphie

§ 48

Jedem Personen führenden Zuge kann bis auf weiteres ein polnischer Bahnpostwagen mitgegeben werden. Diesen hat auch ein deutscher Postbeamter zu begleiten. Polnische Postbeamte können in diesem Wagen in der für den polnischen Postdienst notwendigen Zahl mitfahren und ihre Amtstätigkeit verrichten. In dem Postwagen ist auf Verlangen zwecks Beförderung der deutschen Post ein entsprechender Raum frei zu halten.

Die deutsche Postverwaltung behält sich das Recht vor, bei den halbgeschlossenen Zügen einen eigenen Postwagen für die deutsche Strecke einzustellen.

§ 49

Die zu befördernde polnische Post hat sich auf Briefsendungen, einschließlich Wertbriefe und Zeitungen, zu beschränken. Der polnische Paketverkehr ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

§ 50

Die Briefkasten der polnischen Bahnpostwagen sind auf deutschem Gebiete geschlossen zu halten, auch dürfen die polnischen Postbeamten auf deutschem Gebiete weder mit den deutschen Postanstalten noch mit dem Publikum in dienstliche Berührung treten.

Der mitfahrende deutsche Postbeamte hat das Recht, auf die Einhaltung dieser Bestimmung zu achten. Auch ist ihm gestattet, seinen Dienst nach

Polska i Niemcy uczestniczą, które to sumy, albo odnoszą się do samych umów przewozowych, albo powstały z powodu wykonania tych umów, jako to: za najem wagonów, za przebieg i czas używalności wagonów, za opóźnienia, za wypożyczenie lokomotyw, za dostarczone części zapasowe, za naprawę taboru, za utrzymanie kolejowych linji telegraficznych i telefonicznych i t. p.

Wyrównaniu podlegają tylko te pretensje, które pochodzą z wykonania przewozów przez koleje, położone na niemieckiem lub polskiem terytorjum. Wszelkie inne pretensje wyłącza się z wyrównania.

Par. 47

Prowadzenie spraw, dotyczących taryf niniejszej komunikacji powierza się Dyrekcji Kolei Państwowych w Katowicach.

Rozdział 3

Poczta i telegraf

Par. 48

Aż do odwołania może być dołączony do każdego pociągu pasażerskiego polski wagon pocztowy. Wagon ten winien być konwojowany także przez urzędnika niemieckiego. Polscy urzędnicy pocztowi mogą w liczbie, potrzebnej dla polskiej służby pocztowej, jechać w tym wagonie i wykonywać swoje czynności urzędowe. Celem przewiezienia niemieckiej poczty należy, na żądanie, wydzielić w wagonie odpowiednie miejsce.

Niemiecki zarząd pocztowy zastrzega sobie prawo wstawiania na niemieckiej linji do pociągów, których część służy do tranzyta, własnego wagonu pocztowego.

Par. 49

Przewóz polskiej poczty ogranicza się do przesyłek listowych łącznie z listami wartościowymi i gazetami. Przewóz polskich paczek jest na razie wykluczony.

Par. 50

Skrzynki do listów przy polskich wagonach pocztowych winny być zamknięte na niemieckim obszarze, również nie jest dozwolone polskim urzędnikom pocztowym wchodzić na niemieckim obszarze w służbową styczność ani z niemieckimi urzędami pocztowymi, ani z publicznością.

Konwojujący niemiecki urzędnik pocztowy ma prawo czuwać nad przestrzeganiem tego postanowienia. Urzędnikowi temu wolno również wyko-

den innerdeutschen Vorschriften auszuüben. Er übernimmt ferner die Vermittlung zwischen den polnischen Postbeamten und den deutschen Behörden.

§ 51

Die Beförderung der zur Begleitung der polnischen und der deutschen Post erforderlichen Postbediensteten erfolgt unentgeltlich.

§ 52

Das Ein- und Aussteigen der deutschen Postbediensteten kann in Lubliniec (Lublinitz), Hanulin (Birkenfelde) und Chorzów erfolgen. Ihnen wird auf diesen Stationen die Möglichkeit zum Aufenthalte und erforderlichenfalls auch zur Übernachtung gegeben werden. Sie dürfen auch auf der Strecke des Versandlandes mitfahren, jedoch ohne Dienst auszuüben.

§ 53

a) Bei Eisenbahnunfällen haftet die betriebsführende Eisenbahnverwaltung für die Postbeamten, die Postladung und die Wagen in demselben Umfang wie für Reisende, Eisenbahngüter und Eisenbahnwagen.

b) Die Verantwortung für die Postsendungen, die in dem von polnischem Personale begleiteten polnischen Wagen befördert werden, liegt der polnischen Postverwaltung ob, soweit nicht ein Verschulden der den Eisenbahnbetrieb führenden Verwaltung vorliegt.

c) Die Ersatzpflicht der deutschen Eisenbahnverwaltung gegenüber der polnischen Postverwaltung für die in den geschlossenen Wagen beförderten Postsendungen tritt in demselben Umfang ein, in dem diese Eisenbahnverwaltung nach ihren Eisenbahnvorschriften der deutschen Postverwaltung gegenüber Ersatz leistet.

Für die durch deutsches Zugpersonal zur Beförderung übernommenen Briefbeutel wird von Deutschland Ersatz nicht geleistet.

d) Bei Umladungen polnischer Posten infolge Aussetzens eines polnischen Bahnpostwagens mit Begleitung geht die Verantwortung für polnische Postsendungen auf die deutsche Postverwaltung über, wenn die Weiterbeförderung nach Übergabe durch deutsches Postpersonal erfolgt. Die deutsche Postverwaltung leistet in diesem Falle Ersatz in denselben Grenzen und nach denselben Vorschriften, wie die polnische Postverwaltung den Absendern Ersatz leisten muß.

nywać swoją służbę według wewnętrznych niemieckich przepisów. Pozatem pośredniczy on między polskimi urzędnikami pocztowymi, a władzami niemieckiemi.

Par. 51

Przewóz urzędników pocztowych, potrzebnych do konwojowania poczty polskiej i niemieckiej odbywa się bezplatnie.

Par. 52

Niemieccy urzędnicy pocztowi mogą wsiadać i wysiadać w Lublińcu (Lublinitz), Hanulinie (Birkenfelde) i Chorzowie (Chorzów). Na stacjach tych da im się sposobność do przebywania, a w danym razie i do przenocowania. Mogą oni również jechać na przestrzeni kraju wysyłającego bez pełnienia służby.

Par. 53

a) W razie wypadku kolejowego Zarząd kolejowy, prowadzący eksploatację, ponosi odpowiedzialność za urzędników pocztowych, ładunek pocztowy i wagony pocztowe w tym samym stopniu, co za podróżnych, za towary kolejowe i za wagony kolejowe.

b) Odpowiedzialność za przesyłki pocztowe, przewożone w polskich wagonach pocztowych, konwojowanych przez polski personel, ciąży na polskim zarządzie pocztowym, o ile nie zachodzi wina zarządu kolejowego, prowadzącego eksploatację.

c) Zarząd kolejowy niemiecki ponosi w stosunku do polskiego zarządu pocztowego za przesyłki pocztowe, przewożone w zamkniętych wagonach taką samą odpowiedzialność, jaką według swoich przepisów kolejowych ponosi ten zarząd w stosunku do zarządu pocztowego niemieckiego.

Niemcy nie płacą odszkodowania za worki listowe, przyjęte do przewozu przez personel kolejowy niemiecki.

d) W razie przeładunku polskich przesyłek pocztowych wskutek odczepienia konwojowanego polskiego wagonu pocztowego odpowiedzialność za polskie przesyłki pocztowe przechodzi na niemiecki zarząd pocztowy, jeśli po zdaniu przesyłek pocztowych przewozić je będzie w dalszym ciągu niemiecki personel pocztowy. W wypadku takim niemiecki zarząd pocztowy wypłaca odszkodowanie w tych samych granicach i według tych samych przepisów, według których polski zarząd pocztowy ponosi odpowiedzialność w stosunku do wysyłających.

§ 54

Die Feststellung der Gebühren für die Beförderung der Postwagen, Posteisenbahnwagen (Postbeiwagen) und Postabteile, ferner die Feststellung der Vergütung für die Begleitung durch deutsche Beamte und der Gefahrprämie bleiben späteren Vereinbarungen vorbehalten. Das gleiche gilt für die Abrechnung über diese Gebühren und Vergütungen.

§ 55

Die Zahlung der Postdurchgangsgebühren nach Artikel 4 des Weltpostvertrags von Madrid wird, nachdem deutscherseits auf der Aufrechterhaltung des grundsätzlichen Anspruchs auf diese Gebühren beharrt und polnischerseits dieser Standpunkt nicht anerkannt wird, vorläufig ausgesetzt.

Beide Postverwaltungen haben alsbald zu verabreden, ob sie über die Berechtigung dieses Anspruchs eine Einigung im Wege neuer Verhandlungen oder eine schiedsrichterliche Entscheidung nach Artikel 25 des Weltpostvertrags herbeiführen wollen.

Wird eine Einigung im Verhandlungswege binnen einer Frist von 3 Monaten nach Inkrafttreten des Abkommens nicht erzielt oder fällt die Entscheidung zuungunsten Deutschlands aus, so hat die deutsche Postverwaltung das Recht, unter Einhaltung einer einmonatigen Kündigungsfrist die Zustimmung zur weiteren Durchführung der polnischen Bahnposten zurückzuziehen.

Dieses Recht steht der polnischen Postverwaltung unter Einhaltung derselben Kündigungsfrist jederzeit zu.

Um für die etwaige spätere Abrechnung die nötigen Unterlagen zu schaffen, wird die polnische Postverwaltung auf Antrag der deutschen Postverwaltung die von dieser als notwendig bezeichneten statistischen Ermittelungen anstellen.

§ 56

Für den Telegraphenverkehr zwischen Polnisch-Oberschlesien über Deutsch-Oberschlesien nach Posnan wird eine direkte Leitung aus den Teilstrecken Katowice (Kattowitz) – Beuthen der Leitung 1640, Beuthen–Lubliniec (Lublinitz) der Leitung 1645 und Lubliniec (Lublinitz) bis zur Grenze nach Poznan der Leitung 652 unter Ausschaltung deutscher Telegraphenanstalten hergestellt und der polnischen Postverwaltung zur Benutzung überlassen. Für die Benutzung einschließlich Unterhaltung dieser Telegraphenleitung auf deutschem Gebiete zahlt Polen an Deutschland eine Pauschvergütung, welche in der Weise festgestellt wird, daß täglich 5 000, wörtlich

Par. 54

Ustalenie należności za przewóz wagonów pocztowych, kolejowych wagonów jako pocztowych (wagony dodatkowe) i za przedziały pocztowe, następnie ustalenie wynagrodzenia za konwojowanie przez niemieckich urzędników i premji za ryzyko pozostawia się późniejszemu porozumieniu. To samo odnosi się do rozrachunku z tych należności i wynagrodzeń.

Par. 55

Z uwagi na to, że strona niemiecka obstaje przy swem zasadniczem prawie żądania pocztowych należności tranzytowych w myśl art. 4 światowej Konwencji pocztowej, zawartej w Madrycie, a polska strona prawa tego nie uznaje, płacenie należności za tranzyt pozostaje na razie w zawieszeniu.

Oba zarządy pocztowe winny omówić w najbliższym czasie, czy odnośnie do słuszności tego żądania chcą osiągnąć porozumienie w drodze nowych pertraktacji, czy też zamierzają spowodować rozstrzygnięcie w drodze sądu polubownego w myśl art. 25 światowej Konwencji pocztowej.

O ile nie przyjdzie do porozumienia w drodze pertraktacji w ciągu trzech miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej umowy, albo też wypadnie rozstrzygnięcie na niekorzyść Niemiec, natenczas przysługuje niemieckiemu zarządowi pocztowemu prawo odwołania zezwolenia nadal na przewóz polskich wagonów pocztowych z zachowaniem jednomiesięcznego terminu wypowiedzenia. Prawo to przysługuje polskiemu zarządowi pocztowemu każdego czasu z zachowaniem jednomiesięcznego terminu wypowiedzenia.

Celem uzyskania potrzebnych danych dla ewentualnego późniejszego rozrachunku polski zarząd pocztowy zarządzi na wniosek niemieckiego zarządu pocztowego, wskazane przezeń jako potrzebne, obliczenia statystyczne.

Par. 56

Dla ruchu telegraficznego między polskim G. Śląskiem i Poznaniem przez niemiecki G. Śląsk tworzy się z linji 1640 na przestrzeni Katowice (Kattowitz)–Beuthen z linji 1645 na przestrzeni Beuthen–Lublinice (Lublinitz) i z linji 652 na przestrzeni od Lublińca (Lublinitz) do granicy w kierunku Poznania bezpośrednią linję telegraficzną przy równoczesnem wyłączeniu niemieckich stacji telegraficznych i oddaje się ją do użytku polskiego zarządu pocztowego. Za używanie tej linji łącznie z jej utrzymaniem na obszarze niemieckim Polska płaci Niemcom ryczałtową sumę, ustaloną w ten sposób, że za podstawę do obliczenia przyjmuje

»fünftausend Wörter« und für jedes Wort ein Fünftel des innerhalb Polens gültigen Telegrammworttarifs zu berechnen sind. Der in deutscher Währung vierteljährlich zu zahlende Betrag wird von dem seitens Deutschlands für die Benutzung der Telegraphenleitungen auf Grund des Artikels 64 des Pariser Abkommens vom 21. April 1921 fälligen Betrag in Abzug gebracht.

Abschnitt 4

Zollwesen

§ 57

Der privilegierte Durchgangsverkehr wird im Durchgangsland unter Zollverschluß genommen. Er wird auf den im § 1 genannten Linien 1, 2, 3, 4 in Deutsch-Oberschlesien nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen durchgeführt, wenn ein geschlossener Zug ohne Veränderung in der Zusammenstellung (ausgenommen betriebstechnische Gründe, wie Aussetzen von Heißläufern u. dgl.) die ganze Strecke durchläuft. Soll ein Zug eine Veränderung in seiner Zusammenstellung zwischen Szarlej (Scharley) bzw. Nowy Radzionków (Neu Radzionkau) – Lubliniec (Lublinitz) erfahren, dann gelten für die Strecke Chorzów–Szarlej (Scharley) und Chebzie (Morgenroth)–Nowy Radzionków (Neu Radzionkau) die Bestimmungen des deutsch-polnischen Abkommens über Oberschlesien vom 15. Mai 1922, für die übrige Strecke dagegen die nachfolgenden Bestimmungen.

§ 58

Wagen und Waren sind nach dem Ermessen der Eingangszollstellen des Durchgangslandes unter Zollverschluß zu nehmen. Eine weitere Zollbehandlung findet nicht statt.

Eine vorübergehende Öffnung des Zollverschlusses darf im Durchgangslande nur bei Unfällen, Betriebsstörungen oder aus sonstigen zwingenden Gründen des Eisenbahndienstes vorgenommen werden.

Bei vorübergehender Öffnung des Zollverschlusses im Durchgangslande regelt sich die zollamtliche Behandlung nach den Bestimmungen des Durchgangslandes. Etwaige Umladung der Güter, Öffnung des Zollverschlusses und ihre Ursachen sowie die Erneuerung des Zollverschlusses sind in der Zug- und Ladeliste und in etwaigen Zoll- und Steuerpapieren zu beurkunden.

Wird ein Zollverschluß unterwegs absichtlich oder zufällig verletzt oder liegt eine Beraubung von Waren

się dziennie 5000 (pięć tysięcy) słów, oraz za każde słowo jedną piątą część opłaty od słowa według taryfy telegraficznej, obowiązującej wewnątrz Polski. Przypadającą do wypłaty kwotę w niemieckiej walucie potrąci się z kwoty, jaką Niemcy mają uiścić za używanie linji telegraficznych na podstawie art. 64 Konwencji Paryskiej z dnia 21. kwietnia 1921.

Rozdział 4.

Sprawy celne.

Par. 57

Uprzywilejowany ruch tranzytowy poddany będzie w kraju tranzytowym nadzorowi celnemu. Będzie on wykonywany na niemieckim Górnym Śląsku na wymienionych w paragrafie pierwszym linjach 1, 2, 3 i 4 według następujących postanowień, o ile pociąg zwarty bez zmiany w swym składzie (wyjąwszy techniczno-ruchowe przyczyny, jak wyłączenie wagonów wskutek zagrzania się osi i t. p.) przebiega całą przestrzeń. Gdyby pociąg miał doznać zmiany w swym składzie między Szarlejem (Scharley), względnie Nowym Radzionkowem (Neu Radzionkau), a Lublińcem (Lublinitz), wówczas na przestrzeni Chorzów–Szarlej (Scharley) i Chebzia (Morgenroth)-Nowy Radzionków (Neu Radzionkau) obowiązują postanowienia niemiecko-polskiej Konwencji Górnośląskiej, zawartej dnia 15 maja 1922, zaś na dalszej przestrzeni następujące postanowienia.

Par. 58

Wagony i towary mają być, zależnie od uznania wejściowych urzędów celnych kraju tranzytowego, wzięte pod zamknięcie celne. Żadne inne czynności celne nie mogą być dokonywane.

Tymczasowe zdjęcie zamknięcia celnego w kraju tranzytowym może być dokonane tylko w razie nieszczęśliwych wypadków, przeszkód w ruchu albo z powodu innych ważnych przyczyn, związanych ze służbą kolejową.

W wypadkach czasowego zdjęcia zamknięcia celnego w kraju tranzytowym, postępowanie celne będzie się opierało na przepisach kraju tranzytowego. O przeładowaniu towarów, zdjęciu plomb celnych, oraz powodach tych czynności, jak również o nałożeniu nowych plomb celnych, należy zrobić wzmiankę w liście pociągowej i ładunkowej, jakoteż i w dokumentach celnych, oraz w dokumentach, dotyczących podatku spożywczego.

W ten sam sposób należy postępować w wypadkach, gdy zamknięcie celne zostanie uszkodzone

oder Wagen vor, so ist ebenso wie bei vorübergehender Öffnung von Zollverschlüssen oder bei Umladung zu verfahren, jedoch hat eine Feststellung des Tatbestandes tunlichst unter Zuziehung von Zollbeamten zu erfolgen. Das Veranlaßte und seine Gründe sind in der Zug- und Ladeliste und in den Zoll- und Steuerpapieren unter Beifügung der Tatbestandsaufnahme zu bescheinigen. Die Weiterbeförderung der hierdurch aufgehaltenen Wagen hat mit der nächsten Gelegenheit zu erfolgen.

§ 59

Die im § 8 genannten Personenzüge oder Zugteile können durch Zollbeamte des Durchgangslandes begleitet werden. Diese Beamten dürfen auch auf der Strecke des Versandlandes mitfahren, jedoch ohne Dienst auszuüben. Jedem privilegierten Durchgangszuge können ein oder zwei Zollbeamte als Begleiter beigegeben werden, die unter anderem nötigenfalls die Vermittelung zwischen Reisenden und Behörden zu übernehmen haben. Die deutsche Zollbehörde behält sich vor, wenn diese Zahl sich als ungenügend erweisen sollte, Zusatzbegleiter zu stellen. Jedoch soll die Zahl der Begleiter nicht mehr als höchstens je einer für vier Wagen betragen.

Die polnische Regierung verpflichtet sich, der deutschen Regierung die Begleitkosten der Personen befördernden Züge oder Zugteile zu erstatten. Die Bestimmungen des Artikels 489 des deutsch-polnischen Abkommens über Oberschlesien vom 15. Mai 1922 werden hierdurch nicht berührt. Die Begleitkosten werden auf Grund der Besoldungsreisekosten und anderen Bestimmungen berechnet, die im Durchgangslande für die niedrigste, zu diesem Dienste nach Maßgabe der Dienstvorschriften ihres Landes berufene Beamten- oder Angestelltengruppe gelten. Zur Erleichterung der Berechnung wird der Betrag in der Weise pauschaliert, daß für jede Beamten- und Angestelltengruppe das Mittel zwischen dem Höchst- und Mindesteinkommen sowie der Durchschnittsbetrag der Reisegeldzuschüsse angesetzt wird, die Kosten werden für jedes abgelaufene Vierteljahr auf Grund einer Aufstellung erstattet, die von dem Durchgangslande der polnischen Zolldirektion für Oberschlesien zu übersenden ist. Die Zahlung hat binnen 14 Tagen nach dem Eingang der Rechnung bei der Oberfinanzkasse des Landesfinanzamtes für Oberschlesien zu erfolgen. Erfolgt die Zahlung nicht fristgemäß, so ist die geschuldete Summe mit 5 vom Hundert zu verzinsen. Die Zahlung ist in deutscher Währung zu bewirken.

w drodze, rozmyślnie lub przypadkowo lub jeżeli towary zostaną z wagonu wykradzione, jednak winien być sporządzony protokół, stwierdzający wypadek, spisany o ile możności w obecności urzędników celnych. Wydane zarządzenia, jak również okoliczności, które je spowodowały, winny być podane w liście pociągowej i ładunkowej, oraz w dokumentach celnych i dokumentach dla podatku spożywczego przy dołączeniu protokółu. Dalsze wysłanie wagonów wstrzymanych z powodów wyżej podanych, winno nastąpić przy najbliższej sposobności.

Par. 59

Pociągi, lub części pociągów, wymienione w par. 8, mogą być konwojowane przez urzędników celnych kraju tranzytowego. Urzędnicy ci mogą jechać na przestrzeni kraju wysyłającego bez pełnienia służby. Każdy uprzywilejowany pociąg tranzytowy może być konwojowany przez jednego lub dwóch konwojentów, którzy ponadto, w razie potrzeby, mają pośredniczyć między podróżnymi i władzami. Jeżeli liczba ta okaże się niewystarczającą, zastrzega sobie niemiecka władza celna przydzielenie konwojentów dodatkowych. Jednakowoż ilość konwojentów nie może być większą, jak jeden konwojent na cztery wagony.

Rząd polski obowiązuje się zwrócić Rządowi niemieckiemu koszty konwoju pociągów lub części pociągów pasażerskich. Przez to nie narusza się postanowień artykułu 489 polsko-niemieckiej Konwencji Górnośląskiej, zawartej 15 maja 1922 r. Koszty konwoju będą obliczone na podstawie skali poborów, postanowień o kosztach podróży i innych przepisów, stosowanych w kraju tranzytowym do najniższej grupy urzędników lub funkcjonarjuszy, którzy, zgodnie z przepisami swego kraju, powołani są do pełnienia tej służby. Dla ułatwienia tego obrachunku ustalona będzie kwota ryczałtowa w ten sposób, że dla każdej grupy urzędników lub funkcjonarjuszy obliczona będzie przeciętna między najwyższemi i najniższemi poborami, oraz przeciętna kosztów podróży; wymienione koszty konwoju będą zwracane za każdy ubiegły kwartał na podstawie rachunku, który kraj tranzytowy prześle polskiej Dyrekcji Ceł na G. Śląsku. Zapłata ma nastąpić w ciągu 14 dni od dnia otrzymania rachunku w wyższej Kasie Skarbowej Krajowego Urzędu finansowego na G. Śląsku. Jeśli zapłata nie zostanie uskuteczniona w tym terminie, będą wówczas od należnej kwoty odliczane odsetki w wysokości 5 %. Zapłata ma być uskuteczniana w walucie niemieckiej.

§ 60

Die Personen und ihr Gepäck bleiben im privilegierten Durchgangsverkehre von allen Zoll- und ähnlichen Abgaben frei mit Ausnahme von baren Auslagen; das gleiche gilt für die Güter einschließlich der in den Postwagen beförderten.

Das eingeschriebene Gepäck wird für die Durchfuhr unter Raumverschluß gelegt. Der Zollverschluß an dem Zollgepäckraum kann bei der Ankunft des Zuges auf dem Grenzbahnhof durch den Zollbegleiter des Durchgangslandes ohne förmliche Übernahme der Stücke angelegt werden. In diesem Falle ist die Unverletztheit des Verschlusses beim Wiederaustritt des Zuges aus dem Durchgangsland durch den Zollbegleiter des Durchgangslandes festzustellen. Sollten Reisende den Zug aus Gründen des Eisenbahndienstes oder infolge eines Unfalles verlassen müssen, so bleiben sie mit ihrem Gepäck bis zur Weiterfahrt unter Zollaufsicht.

Die von der Zollverwaltung des Versandlandes angelegten Zollverschlüsse werden als ausreichende Zollsicherung für das Durchgangsland anerkannt.

Die Zollsicherung der Waren erfolgt:

a) bei gedeckten Wagen durch Zollverschluß des Wagens, bei offenen Wagen und bei denjenigen gedeckten Wagen, deren Zollverschluß wegen der mitfahrenden Begleitung ausgeschlossen ist, z. B. bei Tieren usw., nach Ermessen der Zollbehörde.

b) Bei jedem Zuge müssen über die Durchgangswagen Zuglisten über Stückgutsammelladungen, außerdem Ladelisten von der Versandbahn ausgefertigt und der Durchgangsbahn übergeben werden. Die Zug- und Ladelisten werden in zehn Ausfertigungen ausgestellt. Auf zwei Stücken läßt sich der übergebende Beamte auf der Eintrittsstation die richtige Übergabe der Güter und Begleitpapiere vom deutschen Eisenbahnbeamten bescheinigen und sendet je ein Stück an die ausfertigende Eisenbahndienststelle und das Austrittszollamt des Versandlandes zurück. Acht Ausfertigungen werden an die Durchgangsbahn übergeben. Davon verbleibt je ein Stück auf der Eintrittsstation zur Benutzung für den deutschen Zoll und für die deutsche Eisenbahn. Sechs Stück begleiten das Gut. Davon werden zwei Stück von dem deutschen Zollamt beim Austritt des Gutes zurückbehalten. Ein Stück

Par. 60

Podróżni i ich bagaż zwolnieni są w uprzywilejowanym ruchu tranzytowym od wszelkich opłat celnych i innych im podobnych z wyjątkiem zwrotu wydatków w gotówce; to samo dotyczy towarów w uprzywilejowanym ruchu tranzytowym łącznie z towarami przewożonymi w wagonach pocztowych.

Bagaż nadany będzie przewożony podczas tranzytu w przedziale zamkniętym. Oplombowanie przez urząd celny przedziału bagażowego może być dokonane przy nadejściu pociągu na dworzec graniczny przez celnego konwojenta kraju tranzytowego bez konieczności formalnego odbioru bagażu. W tym wypadku konwojent celny kraju tranzytowego winien stwierdzić, iż przy wyjściu pociągu z kraju tranzytowego plomby te były nienaruszone. W razie, gdyby podróżni z przyczyn, związanych ze służbą kolejową lub też wskutek nieszczęśliwego wypadku zmuszeni byli pociąg opuścić, pozostaną wówczas wraz ze swym bagażem pod nadzorem celnym aż do chwili odjazdu.

Zamknięcia celne, nałożone przez zarząd celny kraju wysyłającego, będą uznane jako wystarczające zabezpieczenie celne dla kraju tranzytowego.

Zabezpieczenie celne towarów odbywa się:

a) o ile chodzi o wagony kryte, przez nałożenie plomby, jeżeli zaś towary znajdują się w wagonie otwartym lub jeżeli zaplombowanie wagonu krytego nie może być dokonane ze względu na personel konwojujący (n. p. przy transporcie zwierząt i t. d.) zamknięcie celne dokonane zostanie w sposób, który władza celna uzna za właściwy.

b) Dla każdego pociągu mają być przez kolej wysyłającą sporządzone na wagony tranzytujące listy pociągowe, zaś przy drobnicy ponadto listy ładunkowe i oddane kolei kraju tranzytowego. Listy pociągowe i listy ładunkowe należy wystawiać w 10 egzemplarzach. Na dwóch egzemplarzach zażąda oddający urzędnik na stacji wejścia potwierdzenia ze strony niemieckiego urzędnika kolejowego należytego zdania towarów i dokumentów przewozowych i zwróci po jednym egzemplarzu urzędowi kolejowemu, który go wystawił i celnemu urzędowi wyjściowemu kraju wysyłającego. Osiem egzemplarzy oddaje się kolei tranzytowej. Z tego pozostaje na stacji wejściowej po jednym egzemplarzu do użytku niemieckiego urzędu celnego i niemieckiej kolei. Sześć egzemplarzy towarzyszą towarowi. Z tych dwa egzemplarze zatrzymuje niemiecki

verbleibt bei der Austrittsstation nach vorheriger Bescheinigung des Empfanges durch den übernehmenden polnischen Eisenbahnbeamten, ein Stück wird der Wiedereintrittsstation und zwei Stück werden dem Wiedereintrittszollamt des Versandlandes übergeben, nachdem der deutsche Eisenbahnbeamte die Übergabe unterschriftlich bestätigt hat. Auf Verlangen der deutschen Eisenbahnverwaltung wird die polnische Eisenbahnverwaltung Anweisung treffen, daß sämtliche sechs Stücke, die das Gut begleitet haben, von dem den Zug übernehmenden polnischen Eisenbahnbeamten bescheinigt werden. Bei Durchfahrt der Züge in unveränderter Zusammenstellung von dem polnischen Südoberschlesien bis Hanulin oder umgekehrt ist eine erneute Ausfertigung von Zug- und Ladelisten nicht erforderlich.

c) In der Zugliste und Ladeliste ist vom Ausgangszollamte des Versandlandes eine Frist für die Gestellung der durchlaufenden Wagen beim Wiedereingangszollamte des Versandlandes zu setzen. Die Bemessung der Frist erfolgt nach Vereinbarung der Eisenbahn- und Zolldienststelle des Ausgangsbahnhofs des Versandlandes.

d) Werden Güterwagen in Personenzüge eingestellt, so werden diese Wagen zollamtlich wie bei Güterzügen behandelt.

e) Papiere über Sendungen des unter Zoll- oder Steuerkontrolle stehenden Verkehrs sind der Zugliste anzufügen.

§ 61

Auf Begleitbeamte (Eisenbahn, Post, Zoll) des Versandlandes, auf Begleiter, welche im Eisenbahntarif vorgesehen sind oder von der Eisenbahnverwaltung des Versandlandes zugelassen werden, und auf das Personal von Schlaf- und Speisewagen finden die für Reisende geltenden Zollbestimmungen dieses Abkommens Anwendung.

Die im § 72 erwähnten Begleitmannschaften von Hilfszügen unterliegen keinerlei Zollvorschriften.

§ 62

Die Zollbehörden der vertragschließenden Teile werden sich in allen den privilegierten Durchgangsverkehr betreffenden Fragen, Erteilung von Auskünften und Vornahme von Ermittlungen, auf Ersuchen des anderen Teiles gegenseitig unterstützen.

urząd celny przy wyjściu towaru. Jeden egzemplarz pozostaje na stacji wyjściowej, po poprzedniem stwierdzeniu odbioru przez przejmującego polskiego urzędnika kolejowego, jeden egzemplarz wręcza się stacji ponownego wejścia, zaś dwa egzemplarze urzędowi celnemu, przez który towar wchodzi ponownie do kraju, po potwierdzeniu przez niemieckiego urzędnika kolejowego odręcznym podpisem faktu zdania. Na żądanie zarządu kolei niemieckich zarządzi zarząd kolei polskich, by wszystkie sześć egzemplarzy, które towarzyszyły przesyłce, poświadczył polski urzędnik kolejowy, odbierający pociąg. Przy przewozie pociągów w niezmienionym składzie z południowej części polskiego G. Śląska nie jest potrzebne ponowne sporządzanie list pociągowych i ładunkowych.

c) Urząd celny wyjściowy kraju wysyłającego winien uwidocznić w liście pociągowej i w liście ładunkowej termin dostawy wagonów tranzytowych do wejściowego urzędu celnego kraju wysyłającego. Termin ten ustalają w obopólnem porozumieniu kolejowe i celne urzędy stacji wyjścia kraju wysyłającego.

d) O ileby do pociągów pasażerskich włączono wagony towarowe, będą te wagony traktowane pod względem celnym tak, jak przy pociągach towarowych.

e) Dokumenty, dotyczące przesyłek w komunikacji, podlegającej kontroli celnej lub też kontroli opłat wewnętrznych, winny być dołączone do listy pociągowej.

Par. 61

Do konwojujących urzędników Państwa wysyłającego, (kolej, poczta, cło), konwojentów przewidzianych w taryfie kolejowej albo dopuszczonych przez zarząd kolejowy kraju wysyłającego, jak niemniej do personelu wagonów sypialnych i restauracyjnych stosują się postanowienia celne tej umowy, obowiązujące podróżnych.

Wymieniony w par. 72 zespół ratowniczy pociągów ratunkowych nie podlega żadnym przepisom celnym.

Par. 62

Władze celne układających się stron będą udzielały sobie wzajemnie na życzenie jednej ze stron poparcia we wszystkich sprawach, dotyczących uprzywilejowanego ruchu tranzytowego, udzielając wyjaśnień i przeprowadzając dochodzenia. Kore-

Der hieraus entstehende Schriftverkehr findet unmittelbar zwischen den Direktivbehörden statt, falls diese nicht ein anderes Verfahren vereinbaren.

§ 63

Die deutschen Zollbediensteten können in Chorzów, Szarlej (Scharley), Chobzie (Morgenroth), Nowy Radzionków (Neu Radzionkau), Lubliniec (Lublinitz) oder Hanulin (Birkenfelde) ein- und aussteigen. In den vorgenannten Stationen wird ihnen polnischerseits die Möglichkeit zum Aufenthalt und erforderlichenfalls auch zur Übernachtung gegeben werden.

Abschnitt 5

Paßwesen

§ 64

Im privilegierten Durchgangsverkehr bedürfen:

a) deutsche, polnische und Danziger Staatsangehörige eines Personenausweises, aus dem sich Name, Vorname, Wohnsitz und Staatsangehörigkeit des Inhabers ergeben.

Der Ausweis muß ferner versehen sein:

aa) mit der Unterschrift des Inhabers oder, falls dieser schreibunkundig ist, mit seinem von der ausstellenden Behörde amtlich zu bescheinigenden Handzeichen;

bb) mit einem Lichtbilde des Inhabers, das von der ausstellenden Behörde so abzustempeln ist, daß der Stempel etwa zur Hälfte auf dem Lichtbilde, zur anderen auf dem Papiere des Ausweises angebracht ist;

cc) mit der Unterschrift und dem Dienststempel der ausstellenden Behörde;

b) Angehörige anderen Staaten eigener Pässe.

Die in a und b genannten Ausweise bedürfen keines Visums. Kinder bis zu zehn Jahren bedürfen keinerlei Ausweise. Bei begleiteten Kindertransporten genügt für die Kinder im Alter von 10 bis 15 Jahren eine polizeilich abgestempelte Namensliste.

§ 65

Die deutsche Regierung wird, falls es die Verhältnisse gestatten sollten, in Erwägung ziehen, ob sie weitere als die in § 64 vorgesehenen Erleichterungen zugestehen kann.

§ 66

Die im Durchgangsverkehre verwendeten Beamten und Bediensteten erhalten Ausweise nach dem

spondencja w tych sprawach będzie załatwiana bezpośrednio pomiędzy władzami kierującymi, o ile te ostatnie nie omówią innego sposobu postępowania.

Par. 63

Niemieccy funkcjonarjusze celni mogą wsiadać i wysiadać w Chorzowie, Szarleju (Scharley), Chebziu (Morgenroth), Nowym Radzionkowie (Neu Radzionkau), Lublińcu (Lublinitz), albo Hanulinie (Birkenfelde). Na wymienionych powyżej stacjach należy im z polskiej strony umożliwić przebywanie, a w razie potrzeby także i nocleg.

Rozdział 5

Paszporty

Par. 64

W uprzywilejowanym ruchu tranzytowym wymagane są:

a) od obywateli polskich, gdańskich i niemieckich dowody tożsamości ze wskazaniem w nich nazwiska, imienia, miejsca zamieszkania i obywatelstwa posiadacza dowodu.

Dowody te mają zawierać również:

aa) podpis posiadacza lub, jeżeli on jest niepiśmienny, jego znak własnoręczny, poświadczony urzędowo przez władzę wystawiającą;

bb) fotografję posiadacza, ostemplowaną przez władze, wystawiającą w ten sposób, aby przynajmniej połowa pieczęci była odbita na fotografji, a druga połowa na dowodzie;

cc) podpis i pieczęć służbową urzędu wystawiającego;

b) Od obywateli innych Państw ich właściwe paszporty.

Na wskazanych w punktach a) i b) dowodach nie są wymagane jakiekolwiek wizy.

Dzieci do lat 10 nie potrzebują żadnych dowodów tożsamości. Przy przejeździe grup dzieci w wieku lat 10—15, z przewodnikami, wystarcza policyjnie zaświadczony spis jadących.

Par. 65

Rząd niemiecki, o ile na to pozwolą okoliczności, rozważy możność udzielenia udogodnień większych, niż wskazane w par. 64-ym.

Par. 66

Urzędnicy i pracownicy, zatrudnieni służbowo w uprzywilejowanym ruchu tranzytowym, otrzy-

Muster, das in den Ausführungsbestimmungen zu Artikel 495 des deutsch-polnischen Abkommens über Oberschlesien vom 15. Mai 1922 vorgesehen ist, jedoch mit der Maßgabe, daß die Worte: „im oberschlesischen privilegierten Eisenbahndurchgangsverkehre" durch die Worte: „im Durchgangsverkehre Polen–Deutschland–Polen" ersetzt werden.

Für die deutschen Beamten und Bediensteten werden die Ausweise in deutscher und polnischer Sprache und versehen mit einem Farbband der deutschen Reichsfarben, für die polnischen Beamten und Bediensteten in polnischer und deutscher Sprache und versehen mit einem Farbband der polnischen Landesfarben ausgestellt. Die Ausweise sind aus weißem Karton herzustellen.

§ 67

Die im § 66 vorgesehenen Ausweise gelten als Ersatz für Pässe und sonstige Personenausweise. Sie sind einzuziehen, sobald der Ausweisinhaber nicht mehr in diesem Durchgangsverkehre verwendet wird.

§ 68

Die im Durchgangsverkehre verwendeten Beamten und Bediensteten haben den Dienst in Uniform oder mit einem sichtbar zu tragenden Dienstabzeichen versehen wahrzunehmen.

§ 69

Das im Dienste mitfahrende Speise- und Schlafwagenpersonal bedarf eines Ausweises nach § 64a. Die dienstliche Verwendung dieses Personals im Durchgangsverkehre muß von der zuständigen Eisenbahnbehörde auf dem Ausweis bestätigt sein.

§ 70

Die Kontrolle der Personenausweise der Reisenden und der Dienstpersonen erfolgt während der Fahrt im Zuge.

Das Ein- und Aussteigen der deutschen Paßbeamten kann erforderlichenfalls in Lubliniec (Lublinitz), Hanulin (Birkenfelde) und Chorz erfolgen. Ihnen wird auf diesen Stationen die Möglichkeit zum Aufenthalt und erforderlichenfalls auch zur Übernachtung gegeben werden. Sie dürfen auch auf der Strecke des Versandlandes mitfahren, jedoch ohne Dienst auszuüben.

§ 71

Im Eisenbahntarif vorgesehene Begleiter von Eisenbahnsendungen im Güterverkehr (Vieh, Fahrzeuge usw.) haben den im § 64a vorgeschriebenen Personenausweis mitzuführen und sind verpflichtet, sich unter Vorlegung ihres Ausweises bei der Grenz-

mują karty tożsamości według wzoru, ustalonego w postanowieniach wykonawczych do artykułu 495-go polsko-niemieckiej Konwencji Górnośląskiej, zawartej 15 maja 1922 r. z tą zmianą, że słowa »w Górnośląskim uprzywilejowanym ruchu tranzytowym« mają być zastąpione przez słowa »w ruchu tranzytowym Polska-Niemcy-Polska«.

Dla urzędników i pracowników niemieckich karty tożsamości będą wystawiane w języku niemieckim i polskim z paskiem o barwach Rzeszy niemieckiej, dla urzędników zaś i pracowników polskich — w języku polskim i niemieckim z paskiem o barwach Polski. Karty te będą sporządzane na białym kartonie.

Par. 67

Wymienione w par. 66 karty tożsamości zastępują paszporty i inne dowody osobiste. Karty te podlegają wycofaniu, gdy posiadacz przestaje pełnić funkcje w ruchu tranzytowym.

Par. 68

Urzędnicy i pracownicy, zatrudnieni w ruchu tranzytowym, mają pełnić służbę w mundurze lub z widoczną oznaką służbową.

Par. 69

Od funkcjonarjuszy wagonów restauracyjnych i sypialnych wymaganą jest również karta tożsamości według par. 64, a). Zatrudnienie służbowe tych funkcjonarjuszy w ruchu tranzytowym ma być zaświadczone na karcie tożsamości przez właściwą władzę kolejową.

Par. 70

Kontrola dowodów osobistych podróżnych i personelu służbowego odbywa się w pociągach w czasie jazdy.

Niemieccy urzędnicy paszportowi mogą, w razie potrzeby, wsiadać do pociągów lub wysiadać z nich w Lublińcu (Lublinitz), Hanulinie (Birkenfelde) i Chorzowie. Na tych stacjach będzie im zapewniona możność przebywania, a w razie potrzeby i przenocowania. Mogą oni również jechać w pociągu na szlakach kraju wysyłającego bez wykonywania jednak czynności służbowych.

Par. 71

Przewidziani w taryfach kolejowych konwojenci transportów (bydła, środków lokomocji i t. p.) mają posiadać dowody tożsamości, wskazane w par. 64a i obowiązani są zgłaszać się z tymi dowodami w urzędach pogranicznych wejściowych i

eingangs- und der Grenzabgangsstelle zur Eintragung eines Vermerkes in den Ausweis über den Grenzübertritt zu melden.

Für den Fall der Zulassung anderer Begleiter seitens der Eisenbahnverwaltung des Versandlandes werden diese auch im Durchgangslande zugelassen, wenn sie den vorgeschriebenen Paß mit deutschem Visum bei sich führen. Sie unterstehen den allgemeinen Paßvorschriften.

§ 72

Wird bei Unglücksfällen auf dem Gebiete des einen Staates von einer Behörde des anderen Staates ein Hilfszug entsandt, so unterliegt die Begleitmannschaft dieses Zuges keinerlei Paßförmlichkeiten. Die Rückkehr in das Gebiet des Entsendestaats hat alsbald nach beendeter Hilfeleistung mit dem Hilfszug zu erfolgen.

Abschnitt 6

Schlußbestimmungen

§ 73

Während des Aufenthalts der Eisenbahn-, Post-, Zoll- und Paßbediensteten auf den hierzu bestimmten Stationen wie auch bei der Fahrt zum und vom Dienste dürfen sie ihre Amtskleidung beibehalten.

Etwaige Waffen sind vor Verlassen des Bahngebiets abzulegen.

§ 74

Deutschland ist einverstanden, daß die Bestimmungen des gegenwärtigen Abkommens auf die von Polen im Gebiete der Freien Stadt Danzig verwalteten Eisenbahnstrecken bis auf weiteres in Anwendung gebracht werden, wobei erforderlichenfalls der Abschluß eines weiteren Regierungsabkommens zwischen Deutschland und Polen im Namen der Freien Stadt Danzig erfolgen wird.

§ 75

Das vorliegende Abkommen wird in der deutschen und polnischen Sprache verfaßt und soll so bald als möglich ratifiziert werden. Die Ratifikationsurkunden werden in Warschau ausgetauscht.

Es tritt in Kraft mit dem Tage des Austauschs der Ratifikationsurkunden und in Wirksamkeit spätestens vier Wochen nachher. Es läuft, soweit es nicht verlängert wird, mit dem 31. Juli 1923 ab.

Breslau, den 24. Juni 1922.

gez. **Carl Scholz.** gez. **Franciszek Moskwa.**

wyjściowych dla stwierdzenia na dowodach tożsamości przekroczenia przez nich granicy.

W razach dopuszczenia przez Zarząd kolejowy kraju wysyłającego innych konwojentów będą oni przepuszczani i w kraju tranzytowym, o ile będą posiadali właściwy paszport z niemiecką wizą. Tacy konwojenci podlegają ogólnym przepisom paszportowym.

Par. 72

W razie wysłania przez jedno z Państw pociągu ratunkowego na miejsce wypadku na terytorjum drugiego Państwa, nie podlega zespół ratowniczy pociągu żadnym formalnościom paszportowym.

Powrót na terytorjum Państwa wysyłającego ma nastąpić pociągiem ratunkowym niezwłocznie po ukończeniu robót ratunkowych.

Rozdział 6

Postanowienia końcowe

Par. 73

Pracownikom kolejowym, pocztowym, celnym i kontroli paszportów wolno pozostawać w mundurze na stacjach do pobytu przeznaczonych, oraz w czasie jazdy do i ze służby.

Wszelką broń należy zostawić przed opuszczeniem terenu kolejowego.

Par. 74

Niemcy zgadzają się, aby postanowienia niniejszego układu stosowały się tymczasowo do linji kolejowych, administrowanych przez Polskę na obszarze wolnego miasta Gdańska, przyczem w razie potrzeby zawarta zostanie dodatkowa umowa Rządowa między Niemcami i Polską, działającą w imieniu wolnego miasta Gdańska.

Par. 75

Niniejsza umowa spisana jest w języku polskim i niemieckim i ma być jak najprędzej ratifikowana. Wymiana dokumentów ratifikacyjnych ma nastąpić w Warszawie.

Układ wchodzi w życie z dniem wymiany dokumentów ratifikacyjnych, a wykonanie najpóźniej po upływie 4 tygodni. Traci moc prawną o ile nie zostanie przedłużony dnia 31go lipca 1923.

Wrocław, dnia 24 czerwca 1922 r.

Franciszek Moskwa m. p. **Carl Scholz** m. p.

Abkommen
über die Verlängerung des vorstehenden Abkommens.

Die unterzeichneten Bevollmächtigten des Deutschen Reichs und der Republik Polen, nämlich:

für das Deutsche Reich

Herr Karl von Stockhammern, Wirklicher Geheimer Legationsrat und Ministerialdirektor im Auswärtigen Amt in Berlin,

für die Republik Polen

Herr Kaźmierz Olszowski, Bevollmächtigter Minister und Außerordentlicher Gesandter der Republik Polen in Berlin, haben nachstehenes vereinbart:

In dem am 24. Juni 1922 in Breslau geschlossenen Abkommen zwischen der deutschen und polnischen Regierung über den privilegierten Durchgangsverkehr zwischen Polnisch-Oberschlesien und dem übrigen Polen durch Deutsch-Oberschlesien wird der letzte Satz im Abs. 2 des § 75 wie folgt geändert:

„Es läuft, soweit es nicht verlängert wird, mit dem 31. Oktober 1923 ab."

Das vorliegende Abkommen, ausgefertigt in deutscher und polnischer Sprache, soll baldmöglichst ratifiziert werden.

Der Austausch der Ratifikationsurkunden wird in Warschau stattfinden.

Dieses Abkommen tritt in Kraft am Tage des Austauschs der Ratifikationsurkunden und wird gleichzeitig mit dem obenerwähnten, in Breslau am 24. Juni 1922 geschlossenen Abkommen in Ausführung gebracht.

Unterzeichnet in zwei Exemplaren in Berlin, den zehnten Juli neunzehnhundertdreiundzwanzig.

gez. **K. von Stockhammern.**

Niżej podpisani Pełnomocnicy Rzeszy Niemieckiej oraz Rzeczypospolitej Polskiej, a mianowicie:

w imieniu Rzeszy Niemieckiej:

p. Karl von Stockhammern, Rzeczywisty Tajny Radca Legacyjny, Dyrektor Ministerialny w Urzędzie dla Spraw Zagranicznych w Berlinie,

w imieniu Rzeczypospolitej Polskiej:

p. Kaźmierz Olszowski, Minister Pełnomocny i Poseł Nadzwyczajny Rzeczpospolitej Polskiej w Berlinie, zawarli układ następujący:

Ostatnie zdanie ustępu drugiego paragrafu 75-go Układu, zawartego we Wrocławiu dnia 24 czerwca 1922 roku między Rządem Niemieckim i Polskim w sprawie uprzywilejowanego tranzytu między polskim Górnym Śląskiem a resztą Polski przez niemiecki Górny Śląsk otrzymuje brzmienie następujące:

»Traci moc prawną z dniem 31 października 1923 roku o ile przedłużony nie zostanie.«

Układ niniejszy, spisany w języku niemieckim i polskim winien być w najkrótszym czasie ratyfikowany.

Wymiana dokumentów ratyfikacyjnych nastąpi w Warszawie.

Układ wchodzi w życie z dniem wymiany dokumentów ratyfikacyjnch i wprowadzony będzie w wykonanie jednocześnie z wymienionym wyżej Układem, zawartym we Wrocławiu dnia 24 czerwca 1922 roku.

Podpisano w dwu egzemplarzach w Berlinie, dnia dziesiątego lipca tysiąc dziewięćset dwudziestego trzeciego roku.

Kazimierz Olzowski m. p.

Bekanntmachung über das am 15. Juli 1922 unterzeichnete deutsch-polnische Zusatzabkommen zum Pariser Abkommen vom 21. April 1921 über den freien Durchgangsverkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland. Vom 4. Dezember 1923.

In Ausführung des Artikel 108 des Pariser Abkommens vom 21. April 1921 zwischen Deutschland, Polen und der Freien Stadt Danzig über den freien Durchgangsverkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland (Reichsgesetzbl. 1921 S. 1069) ist am 15. Juli 1922 zwischen Deutschland und Polen ein Zusatzabkommen abgeschlossen worden. Der Austausch der Noten, in denen die beiden Regierungen ihre Zustimmung erklärt haben, hat am 3. November 1923 stattgefunden.

Das Zusatzabkommen nebst deutscher Übersetzung wird nachstehend veröffentlicht.

Berlin, den 4. Dezember 1923.

Der Reichsminister des Auswärtigen
Stresemann

Convention

entre le Gouvernement Allemand et le Gouvernement Polonais

En exécution de l'article 108 de la Convention entre l'Allemagne, la Pologne et la Ville Libre de Dantzig, concernant la liberté du transit entre la Prusse Orientale et le reste de l'Allemagne, signée à Paris, le 21 avril 1921,

le Gouvernement Allemand a nommé:

M. Charles Scholz, Conseiller Intime au Ministère des Communications à Berlin,

le Gouvernement Polonais a nommé:

M. François Moskwa, Chef de Section au Ministère des Chemins de Fer à Varsovie,

comme plénipotentiaires, qui après avoir échangé leurs pleins pouvoirs, reconnus en bonne et due forme, ont convenu sur la base de cet article la Convention supplémentaire suivante:

Article 1

(à l'article 23 de la Convention principale)

On fixe pour le trafic en transit privilégié la ligne: Hanulin–Jarocin–Gniezno–Toruń–Dt. Eylau.

Article 2

La présente Convention entrera en vigueur le jour, où l'échange des notes entre les deux Gouvernements approuvant sa teneur aura lieu.

Vu la nécessité de quelques travaux préparatoires, les stipulations de la présente Convention seront mises en exécution au plus tard dans le délai de quatre semaines à compter du jour de son entrée en vigueur.

Article 3

En même temps que la présente Convention supplémentaire, les Parties contractantes signent un protocole final.

Fait à Berlin le quinze juillet mil neuf cent vingt deux en un seul exemplaire qui sera envoyé par la Partie Allemande aux archives du Gouvernement de la République Française, où reste déposée la Convention principale du 21 avril 1921, avec la prière de transmettre les expéditions authentiques aux Parties contractantes.

(signé) **Carl Scholz.** (signé) **Franciszek Moskwa.**

Abkommen

zwischen der Deutschen und der Polnischen Regierung.

In Ausführung des Artikel 108 des Pariser Abkommens vom 21. April 1921 zwischen Deutschland, Polen und der Freien Stadt Danzig über den freien Durchgangsverkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland hat

die Deutsche Regierung

den Geheimrat im Reichsverkehrsministerium in Berlin, Carl Scholz,

und

die Polnische Regierung

den Abteilungsleiter im Eisenbahnministerium in Warschau, Franz Moskwa,

zum Bevollmächtigten ernannt. Die beiden Bevollmächtigten haben nach Austausch ihrer als richtig befundenen Vollmachten auf Grund des genannten Artikel folgendes Zusatzabkommen geschlossen:

Artikel 1

(zu Artikel 23 des Hauptabkommens)

Für den bevorzugten Durchgangsverkehr wird die Strecke Birkenfelde–Jarotschin–Gnesen–Thorn–Deutsch-Eylau bestimmt.

Artikel 2

Das vorliegende Abkommen tritt mit dem Tage des Austauschs der Noten in Kraft, in denen die beiden Regierungen ihre Zustimmung zu ihm erklären.

Mit Rücksicht auf die Notwendigkeit gewisser Vorbereitungsarbeiten werden die Bestimmungen des vorliegenden Abkommens spätestens binnen vier Wochen nach dessen Inkrafttreten ausgeführt.

Artikel 3

Gleichzeitig mit dem vorliegenden Zusatzabkommen unterzeichnen die vertragschließenden Parteien ein Schlußprotokoll.

Ausgefertigt zu Berlin, den 15. Juli 1922, in einem einzigen Exemplar, das von deutscher Seite mit der Bitte, den vertragschließenden Parteien beglaubigte Abschriften zuzustellen, an das Staatsarchiv der Französischen Republik geschickt werden soll, wo bereits das Hauptabkommen vom 21. April 1921 aufbewahrt wird.

Herausgegeben vom Reichsministerium des Innern. – Verlag des Gesetzsammlungsamts, Berlin NW 40, Scharnhorststr. 4. – Gedruckt in der Reichsdruckerei, Berlin.
Den Bezug des Reichsgesetzblatts (auch älterer Jahrgänge und einzelner Nummern) vermitteln die Postanstalten.
Einzelne Nummern können auch unmittelbar beim Gesetzsammlungsamte bezogen werden.